

船舶事故調査報告書

令和元年9月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年5月5日 15時01分ごろ
発生場所	熊本県津奈木町合串漁港西方沖 合串港平国2号防波堤灯台から真方位299°780m付近 （概位 北緯32°16.6′ 東経130°26.4′）
事故の概要	漁船第三進光丸は、東進中、また、漁船武丸は、錨泊中、両船が衝突した。 武丸は、船長が負傷し、後部両舷外板の破口等を生じ、また、第三進光丸は、船首部船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第三進光丸、4.9トン KM3-60041（漁船登録番号）、個人所有 11.94m（Lr）×2.69m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、平成11年6月14日 B 漁船 武丸、0.4トン KM3-70636（漁船登録番号）、個人所有 5.04m（Lr）×1.47m×0.61m、FRP ガソリン機関（船外機）、11kW、平成15年3月 第293-36496号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成9年2月10日 免許証交付日 平成28年11月28日 （令和4年2月9日まで有効） B 船長B 男性 75歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和58年7月22日 免許証交付日 平成30年2月20日 （令和5年7月21日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損 B 後部両舷外板に破口及び割損、後部甲板に亀裂、船外機に濡損等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1～2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人（以下「甲板員A」という。）が乗り組み、水揚げの目的で、船長Aが‘船首部の操縦区画’（以下「本件操縦区画」という。）に立ってリモコン装置で操船に当たり、甲板員Aが前部甲板で漁獲物の整理を行い、令和元年5月5日14時45分ごろ合串漁港に向けて熊本県天草市御所浦島南方沖の漁場を出発した。</p> <p>A船は、鵜曾根灯浮標の西方1～2海里（M）付近を約17.5ノットの対地速力で東南東進中、船長Aが同灯浮標の西方に錨泊中のプレジャーボート（以下「C船」という。）を認めたものの、その他に船舶を見掛けなかったため、同灯浮標周辺にはC船以外に他船はいないと思い、同灯浮標の西方1,300m付近で合串漁港への入港に備えて本件操縦区画から操舵室に移動し、同灯浮標の北側を航行するつもりで左転した後、時々C船を見ながら東進した。</p> <p>船長Aは、15時01分ごろ衝撃を感じて後方を振り返ったところ、転覆しているB船及び海面で手を振っている船長Bを認め、B船と衝突したことが分かり、直ちに飛び込んで船長Bの救助に向かい、甲板員Aと共に船長BをA船に引き揚げた。</p> <p>甲板員Aは、118番通報を行った。</p> <p>船長Aは、僚船に救援を依頼するとともに救急車の手配を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、14時10分ごろ、鵜曾根灯浮標北西方100m付近で船首を北東方に向け、船体中央部にある航海灯用支柱の甲板上高さ約1.0～1.5mのところに赤色の旗を掲げて船首尾から投錨し、錨泊を開始した。</p> <p>船長Bは、左舷後部で木製の椅子に腰を掛け、左舷側を向いて釣りをしながら周囲の見張りを行っていたところ、左舷方100～200m付近にB船に向けて接近して来るA船を認めたが、ふだん錨泊中のB船を航行中の他船が避けていたので、A船が錨泊中のB船をいざれ避けてくれると思ってA船の様子を見ていた。</p> <p>船長Bは、A船が針路を変えずB船に接近してきたので、危険を感じて右舷船尾部に移動し、衝突直前、海に飛び込んだ。</p> <p>船長Bは、A船に救助されてA船の僚船により合串漁港に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、低体温症と診断されて入院した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のGPS記録（抜粋）、写真1 A船、写真2 本件操縦区画、写真3 船長Aの操船状況（再</p>

	<p>現)、写真4 A船のGPSプロッター、写真5 鵜曾根灯浮標付近 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだん、操舵室で操船する際、甲板員Aに本件操縦区画で見張りの補助を行わせていたが、本事故当時、前路にはC船以外に他船はいないと思い、甲板員Aに見張りの補助を指示していなかった。</p> <p>甲板員Aは、漁獲物の整理を行っており、船長Aが本件操縦区画から操舵室に移動したことに気付かなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、0.25Mレンジ又は0.5Mレンジとしてレーダーを作動させていたが、前路にはC船以外に他船はいないと思っていたので、レーダー画面を確認せずに目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、鵜曾根灯浮標の西方1～2M付近を東南東進中にC船を認めたものの、B船に気付かなかったのは、B船が同灯浮標と重なって見えにくかったからか、又は同灯浮標付近に設置されている漁具等のブイとB船を見間違えたからではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船は、操舵室のない小型漁船で、本事故当時、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示していなかった。</p> <p>船長Bは、音響による信号を行うことができる手段として笛を備えていたが、本事故当時、笛を使用することに思いが至らなかった。</p> <p>船長A、甲板員A及び船長Bは、いずれも膨脹式の救命胴衣を着用していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、合串漁港西方沖において、東進中、船長Aが、前路にはC船以外に他船はいないと思い込み、航行を続けたことから、C船の北方沖で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、合串漁港西方沖において、釣りをしながら錨泊中、船長Bが、B船に接近するA船の動静を見ていたものの、ふだん錨泊中のB船を航行中の他船が避けていたので、いずれA船がB船を避けてくれると思い込み、錨泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示しなければならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、合串漁港西方沖において、A船が東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路にはC船以外に他船はいないと思い込み、航行を続け、また、船長Bが、いずれA船がB船を避けてくれると思い込み、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>

再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 特定の船舶や物標のみに意識を向けると、周囲の他船等を見逃してしまうことがあるので、特定の船舶等に意識を向けることなく、レーダーを備えている船舶では、レーダーを活用した上で、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。・ 錨泊中に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思い込まず、有効な音響による信号を使用して注意喚起を行うとともに、必要に応じて衝突を避けるための措置を講じること。・ 長さ7m未満の船舶であっても、他の船舶が通常航行する水域で錨泊する場合は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示すること。
--------------	---

付表1 A船のGPS記録(抜粋)

船位	
北緯 (° - ')	東経 (° - ')
32-17.577	130-20.888
32-17.567	130-20.941
32-17.555	130-21.011
32-17.498	130-21.351
32-17.420	130-21.723
32-17.322	130-22.093
32-17.242	130-22.445
32-17.158	130-22.808
32-17.114	130-22.995
32-17.071	130-23.182
32-17.027	130-23.370
32-16.983	130-23.557
32-16.940	130-23.746
32-16.899	130-23.935
32-16.858	130-24.124
32-16.818	130-24.313
32-16.777	130-24.502
32-16.742	130-24.690
32-16.711	130-24.879
32-16.681	130-25.068
32-16.649	130-25.259
32-16.621	130-25.438
32-16.593	130-25.630
32-16.600	130-25.823
32-16.601	130-26.017
32-16.602	130-26.212
32-16.578	130-26.396
32-16.580	130-26.416
32-16.582	130-26.419

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、また、毎2秒間隔で記録されたものである。

写真1 A船



写真2 本件操縦区画



写真3 船長Aの操船状況（再現）

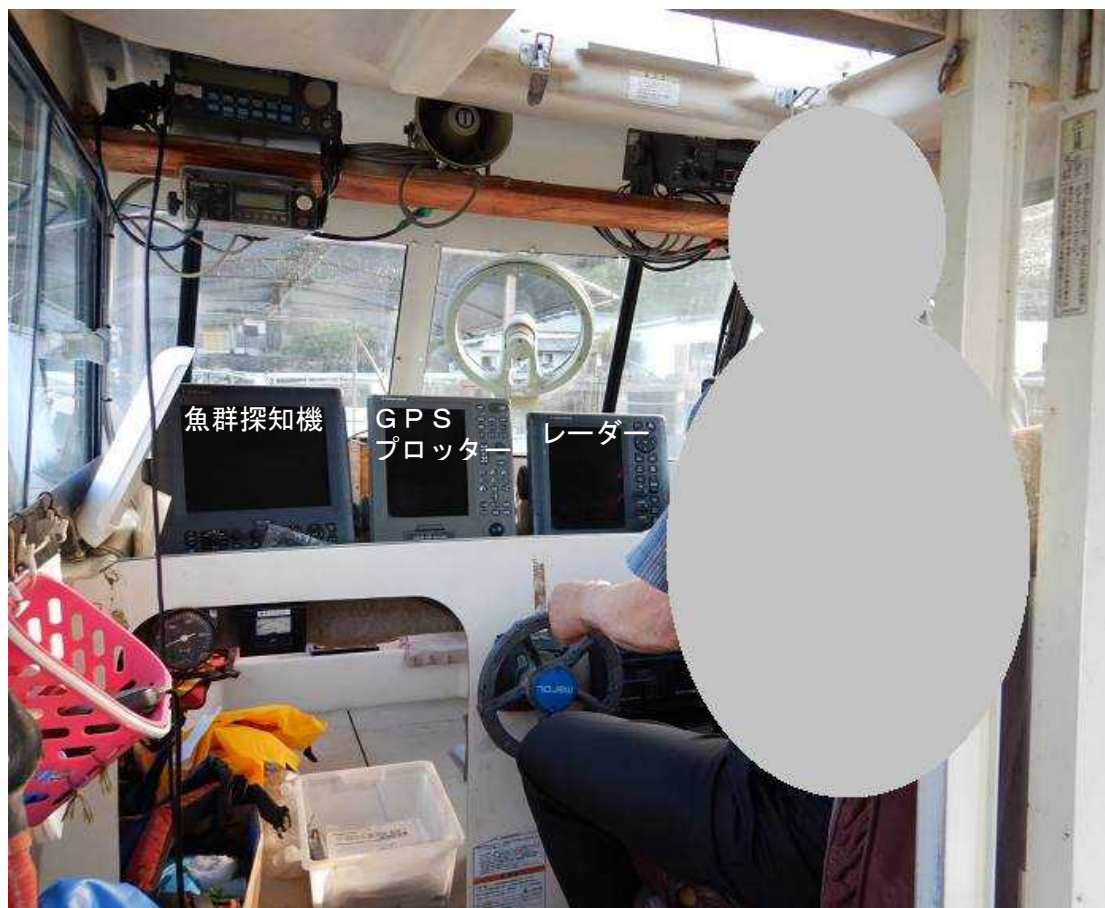


写真4 A船のGPSプロッター



写真5 鵜曾根灯浮標付近



漁具等のブイ

鵜曾根灯浮標